



INFORME PRELIMINAR  
**INCIDENTE GRAVE**

COL-24-33-DIACC

Excursión de Pista

**RE**

CESSNA 182 P

Matrícula HK 1937

12 de mayo de 2023

Camanaos, Vaupés - Colombia

## ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – DIACC, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra índole de tipo legal, judicial o administrativa.

Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

## CONTENIDO

<b>SIGLAS .....</b>	<b>4</b>
<b>SINOPSIS.....</b>	<b>5</b>
<b>1. RESEÑA DEL VUELO.....</b>	<b>5</b>
<b>2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO.....</b>	<b>6</b>
2.1 Descripción general.....	6
2.2 Características de la pista .....	7
2.3 Daños sufridos por la aeronave .....	8
2.4 Otros Hallazgos.....	9
<b>3. Tareas pendientes en la investigación .....</b>	<b>9</b>
<b>4. RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>	<b>10</b>

## SIGLAS

<b>ASL</b>	Por encima del nivel del mar (Above Sea Level)
<b>DIACC</b>	Dirección Técnica de Investigación de Accidentes
<b>ft</b>	Pies
<b>gal</b>	Galones
<b>HL</b>	Hora Local
<b>m</b>	Metros
<b>NM</b>	Millas Náuticas
<b>NTSB</b>	National Transportation Safety Board
<b>HL</b>	Hora Local
<b>UTC</b>	Tiempo Coordinado Universal
<b>VMC</b>	Condiciones Meteorológicas para Vuelo Visual (Visual Meteorological Conditions)

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Cessna 182P
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	12 de mayo de 2024, 11:44 HL (16:44 UTC)
<b>Lugar del Accidente:</b>	Aeródromo Camanaos (OACI: SQKM), Vaupés
<b>Coordenadas:</b>	N 01°43' 34" – W 69°50' 43"
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte aéreo no regular, Aerotaxi
<b>Número de ocupantes:</b>	Dos (02), 01 Piloto y 01 Pasajero

## 1. RESEÑA DEL VUELO

El día 12 de mayo de 2024, la aeronave Cessna 182 P de matrícula HK 1937 fue programada por el área de operaciones de la empresa de Transporte no Regular para efectuar vuelos desde el aeropuerto Fabio León Bentley (OACI: SKMU) hacia el aeródromo de Camanaos (OACI: SQKM) en el departamento del Vaupés, con el siguiente itinerario:

Mitú – Tiquié: salida 09:15 HL, llegada: 09:45 HL

Tiquié – Mitú: salida: 09:50 HL, llegada: 10:20 HL

Mitú – Camanaos: salida 11:24 HL, llegada: 11:44 HL

Camanaos – Mitú: salida: 11:50 HL, llegada: 12:20 HL

Los dos primeros vuelos transcurrieron sin novedad. Para realizar el tercer vuelo en la ruta Mitú- Camanaos (OACI: SQKM) el Piloto cargó la aeronave con 50 gl de combustible, 300 lb de equipaje y un pasajero a bordo.

A las 11:24 HL despegó por la pista 02 desde SKMU y procedió en condiciones visuales, VFR, hacia el aeródromo de Camanaos SQKM, en ascenso para 3.500 ft, con un estimado en ruta de 20 min de vuelo.

De acuerdo con la declaración del Piloto, al aproximar a SQKM se incorporó para la pista 27, con viento en calma y configuró la aeronave con 30 grados de flaps y una velocidad de 70 nudos.

Durante la fase de aterrizaje una vez que la aeronave sentó ruedas a las 11:43 HL aproximadamente, manifiesta el Piloto que experimentó una ráfaga de viento proveniente del N, lo cual hizo que la aeronave derrapara hacia el costado izquierdo, saliéndose de la pista.

Durante el desplazamiento lateral el Piloto apagó el motor; el tren principal izquierdo colisionó con un montículo de tierra haciendo que la aeronave se detuviera. El Piloto apagó los demás sistemas y evacuó la aeronave con el pasajero, ilesos.

La aeronave sufrió daños menores en su estructura, con abolladuras en la parte inferior de la cubierta del motor y doblamiento de una de las palas de la hélice.

El Incidente Grave ocurrió a las 11:44 HL en luz de día y condiciones VMC.



**Fotografía No. 1: Condición final de la aeronave HK 1937.**

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) fue alertada de la ocurrencia del accidente, por parte del gerente de seguridad operacional de la empresa.

De conformidad con las disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC 114 y los protocolos de la DIACC, se inició la investigación del accidente. La DIACC designó 01 Investigador para coordinar con el personal de la empresa el acceso al sitio del suceso.

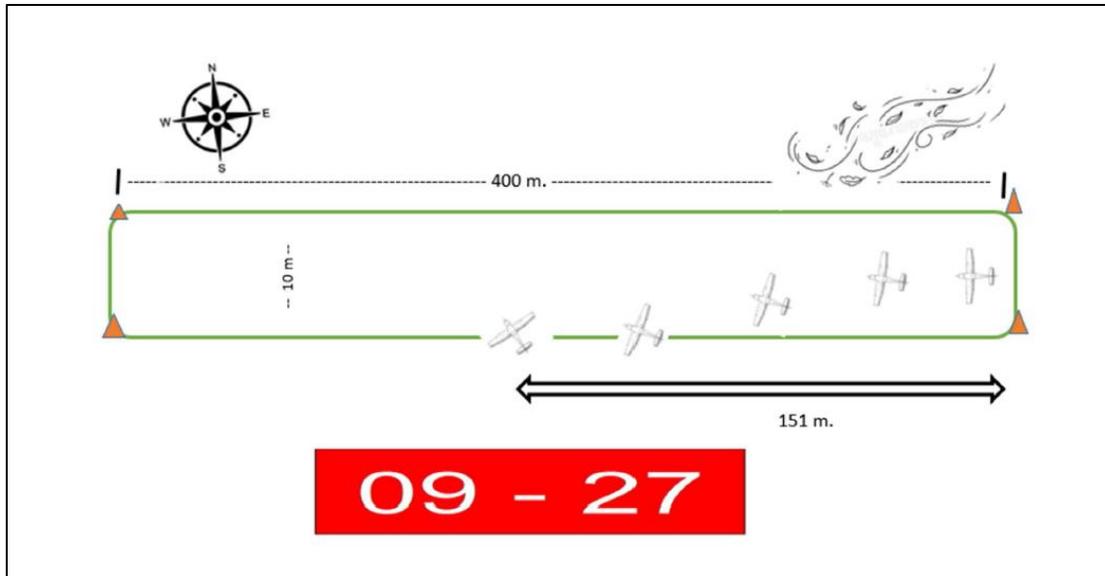
Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la DIACC realizó la Notificación del Accidente a la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave.

## **2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO**

### **2.1 Descripción general**

La aeronave quedó ubicada a un costado de la pista 27/09 sobre un montículo de tierra en coordenadas N 01°43' 34" W 69°50' 43" del aeródromo Camanaos (SQKM) en zona rural del departamento del Vaupés, a una elevación de 176 m ASL. La aeronave se detuvo con rumbo final 300°.

La inspección del lugar permitió determinar el recorrido de la aeronave. Inicialmente, la aeronave sentó ruedas en las coordenadas N 01°43' 23" W 69°50' 31" desplazándose 107 m hasta el inicio de su derrape; posteriormente, durante el derrape y según se muestra por marcas dejadas sobre la pista, la aeronave se desplazó 44 m hasta su posición final, para un recorrido total de 151 m.



*Imagen No. 1: Croquis del desplazamiento de la aeronave HK 1937.*

## 2.2 Características de la pista

Durante el derrape la aeronave fue detenida por un montículo de tierra ubicado en el borde de la pista, el cual presentaba una altura de 40 cm aproximadamente.

Cabe destacar que este es un aeródromo no preparado cuyo mantenimiento lo realizan los habitantes del sector, quienes delimitan los bordes de pista con montículos; la superficie es fangosa en épocas de lluvia; en cada cabecera se han instalado dos triángulos de señalización; no cuenta con manga veletas en ninguna de sus cabeceras.



*Fotografía No. 2: Posición final de la aeronave HK 1937.*



**Fotografía No. 3: Montículo de tierra ubicado en el costado izquierdo de borde de la pista 27/09.**

### 2.3 Daños sufridos por la aeronave

En la inspección detallada de la aeronave se encontró lo siguiente:

Abolladuras en la cubierta del motor, en la parte inferior izquierda, debido al contacto con el montículo de borde pista.

El motor Continental, modelo O-470-R, S/N 203344-70R, se encontró íntegro sin daños aparentes en sus componentes. No se evidenciaron derrames de aceite ni de combustible.

La hélice marca McCauley, modelo 2A34C203-C, S/N 140006 se encontró con una de sus palas deformadas, debido al impacto de la aeronave con el montículo. Se efectuó rotación manual de la hélice verificando libre movimiento del motor y de sus componentes. El *spinner* se encontró en perfecto estado.

Dentro del habitáculo de cabina se verificó el panel de instrumentos en perfectas condiciones, las palancas de mezcla y potencias cortadas y el paso de la hélice adelante.

Se verificó la condición de los planos, de los bordes de ataque y bordes de salida sin encontrar abolladuras; las superficies de control se encontraron en buen estado; los alerones, elevadores, *flaps* y el timón de dirección funcionaban correctamente.

Se verificó la cantidad de combustible, encontrando 23 gl en el tanque derecho y 23 gl en el tanque izquierdo, para un total de 46 gl.

Se realizó inspección visual del tren de nariz verificando el estado de la tijera (*torque link*), amortiguador, tenedor (*fork*), amortiguador de control de dirección (*shimmy damper*) y sistema de sujeción del tren a la estructura, sin encontrar daños aparentes ni fisuras.

Se verificó el estado del tren principal y de sus componentes (carenados, llantas, frenos, líneas, rines) y sujeción a la estructura, encontrándolos en buen estado.

El fuselaje no presentó fisuras ni abolladuras en su parte inferior.



**Fotografía No. 4:** Izquierda- doblamiento de una de las palas. Derecha- abolladuras en la parte inferior de la cubierta del motor de la aeronave HK 1937.

## 2.4 Otros Hallazgos

Al realizar la inspección de documentación organizacional y de seguridad operacional se determinó que el Plan de Respuesta ante Emergencias (PRE) no contemplaba la realización de la prueba de alcohol y drogas al personal de tripulantes ante la ocurrencia de accidente, incidente grave o incidente.

## 3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

- Análisis del estado actual del aeródromo y su operación.
- Análisis meteorológico del aeródromo.
- Análisis de rendimiento, peso y balance de la aeronave.
- Evaluación de procedimientos operacionales y registros documentales de la aeronave.
- Evaluación de procedimientos organizacionales de la empresa.
- Entrevistas adicionales al Piloto.
- Extracción de los datos del sistema GPS, instalado en la aeronave.

## 4. RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### AL OPERADOR AÉREO

#### REC. 01-202433-1

Incluir en el Plan de Respuesta ante Emergencias (PRE) el procedimiento de realización de prueba de alcohol y drogas al personal de tripulaciones involucradas en accidentes, incidentes graves e incidentes aéreos.

-----

Información actualizada el 10 de junio de 2024.



INFORME PRELIMINAR

# INCIDENTE GRAVE

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia